MOTOR

Medlemsblad for
Dansk Automobilklub

Medlemsblad for
Foreningen til Fremme af Automobilismen i Danmark
(Syndikat for Motor- og Automobil-Industri)

ORGAN FOR DANSK MOTOR-INDUSTRI OG -HANDEL

Abonnement, **1 Kr. 25 Øre pr. Kvartal** (inkl. Postpenge), tegnes i Boghandelen, paa ethvert Postkontor og i Ekspeditionen **Westend 11. København V.** Telefon Vester 312 x.

Udgivet af et Interessentskab
Redaktør: Cand. polyt., Ingeniør **F. Schmitto**

Enkelte Numre 20 Øre
Redaktion: **Westend 11. Kbhvn. V.**
Telefon Vester 312 x.

Nr. 28. **Lørdag den 3. November 1906.** **1. Aargang.**

Dansk Automobilklub.

Sekretariat: **„Ferrum", Raadhuspladsen, København K.**

Kontingent: 20 Kr. aarlig, Indskud: 5 Kr.

Bestyrelse: Premierløjtnant, Greve *E. Knuth,* Formand; Kgl. Hof-Bogtrykker *Fr. Bagge,* Næstformand; Grosserer *Holger Hassel,* Kasserer og Sekretær; Lehnsgreve *Ahlefeldt-Laurvigen;* Direktør *Axel Hansen;* Grosserer *A. C. Illum.*

Foreningen til Fremme af Automobilismen i Danmark.

(Syndikat for Motor- og Automobilindustri).

Sekretariat: **Westend 11, København V.**

Kontingent 25 Kr. aarlig, Indskud 25 Kr.

Bestyrelse: Kaptajn *H. Block,* Formand; Grosserer *Paul Christensen,* Næstformand; Grosserer *T. T. Nielsen,* Kasserer; Grosserer *Carl Joh. Janssen,* Sekretær; Grosserer *Holger Hassel;* Direktør *Vilh. Hansen;* Direktør *H. Prins.*

OFFICIEL MEDDELELSE
fra „Foreningen til Fremme af Automobilismen i Danmark".

Statistik over Befordringsulykker i Danmark

Marts 1906

Art	Ulykker		Tilskadekomne			
	Antal	Ialt	Saarede	Ialt	Dræbte	Ialt
I. **Hestevogne:**						
a) Løbske Heste uden nærmere opg. Aarsag	38		18		1	
b) Heste, sky for Papir	3					
c) — Vand	1		1			
d) — Mælkespande	1					
e) — anden Vogn	5		3			
f) — Lokomobil	1		2			
g) — indblæst Rude	1					
h) — flagrende Tøj	1		1			
i) — Hund	1					
j) — Rambuk	1					
k) — Gris	1					
l) Overkørsler	16		16		1	
m) Væltede Vogne	8		3			
n) Sammenstød mellem 2 Vogne	4		4			
o) Vogn i Stykker	1					
p) Spring paa eller Fald fra Vogn	5		5		1	
q) Styrtede Heste	7		2			
r) Vogn over Bolværk	3					
s) Sparket af Hest	3		3			
		101		58		3
II. **Automobiler:**						
a) Væltede Automobiler	1					
		1				
III. **Cycler:**						
a) Overkørsler	1		1			
b) Knækkede Forgafler	1		1			
c) Væltede Cykler	1		1			
		3		3		
IV. **Sporvogne:**						
a) Overkørsler	3		4			
b) Sammenstød mellem 2 Sporvogne	1		1			
c) Spring af eller paa	1		1			
		5		6		
V. **Jernbaner:**						
a) Overkørsler	7		3		2	
b) Fald	2		1			
c) Af Sporet	4		1			
d) Togsammenstød	1					
e) Jernbanevogn over Bolværk	1					
f) Jernbanevogn i Stykker	1					
		16		5		2
VI. **Hestevogne og Automobiler:**						
a) Heste sky for Automobiler	2					
		2				
VII. **Hestevogne og Cykler:**						
a) Overkørsler	1		1			
b) Heste sky for Cykler	1					
		2		1		
VIII. **Hestevogne og Sporvogne:**						
a) Sammenstød	3		2			
b) Heste sky for Sporvogne	3		2			
		6		4		
IX. **Hestevogne og Jernbaner:**						
a) Heste sky for Jernbaner	1					
		1				
Ialt		137		77		5

Fra en Tur gennem Danmark.

Septembersolens klare Skin, de spraglede Skove og den friske Efteraarsvind var den herlige Ramme om den raske Fart gennem Sjælland, Fyn og Jylland med nogle Dages muntert Jagtliv i Egnen vest for Thisted som Maal.

To Ringskader bevirkede, at vi naaede Storebæltfærgen i sidste Øjeblik, hvilket ikke gjorde den vanskelige Indladning af Automobilet ringere. Først efter længere Søgen efter den Portør, der kan lukke Adgangsporten til Jernbaneterrænet op, ankom denne og vi kørte ind over en Uendelighed af Jernbaneskinner, der fik Vognen til at skvulpe som en Baad i oprørt Hav, medens Fjedrene maatte staa en haard Prøve, idet de ikke blot maatte taale Bumpene over Skinnerne, men ogsaa Sidevridninger, der bevirkedes ved, at Hjulene for det meste gik over Skinnerne i en spids Vinkel.

Er Vognen vel ankommen gennem Skinneskærsilden — i Sommer gik et Hjul i Sønder der — har det velvise Generaldirektorat for de danske Statsbaner udpønset en ny Prøve paa dens Soliditet o: Manøvredygtighed.

Man skal nemlig nu igennem en cirka 4 Alen bred Passage, der gaar mellem en Tunneludgang og et nyopført Sporskiftehus. Særligt for os var Passagen besværlig, da den var halvt opfyldt af Skærver og Murbrokker. Vi forcerede imidlertid Passet, men stod saa med Vognen vendt i modsat Retning af Færgelejet. Vi maatte nu op paa Perronen, og der med megen Besvær og frem- og tilbagekøren, mellem de Jernpiller, der bærer Perrontaget, dreje Vognen, og vi kørte nu ind paa Færgen, hvor 6—8 Mand maatte lægge alle Kræfter i for at faa Vognen løftet ud af Skinnevejen og anbragt den saa tæt op til Rælingen, at Jernbanevognene uhindret kunde køre helt hen i Forstavnen. Ved denne Lejlighed gik Nummerlygten sig en Tur, medens begge Forskærmene fik nogle alvorlige Knubs. Vi vare imidlertid meget glade over, at Vognen var sluppet saa billigt, takket være den hjælpende Haand, Færgens Personale med stor Elskværdighed havde rakt os.

De øvrige Færgesteder ere ikke nær saa slemme, navnlig i Fredericia og ved Oddesund paa Struer-Thisted Vejen gaar det forholdsvis nemt.

En Ændring i Færgeforholdene — navnlig ved Korsør — er imidlertid paatrængende nødvendig og kan iværksættes med en ganske ringe Bekostning. Hovedsagen er, at Adgangen til Færgen lægges saaledes, at Automobilet kan komme til at køre mellem Jernbanesporene direkte ind paa Færgen, og ikke over Mængder af Skinner, Perroner o. l.

Det maa haabes, at Trafikministeren, der efter Sigende skal have stor Interesse for det moderne Køretøj, Automobilet, ved Lejlighed maatte blive gjort opmærksom paa de uheldige Forhold, og denne lette Maade, de kunne afhjælpes paa.

Atter forsinkede ved en Ringskade paa Fyen, naaede vi den første Dag kun Horsens. Næste Morgen gik det ad de udmærkede østjydske Veje til Jyllands Hovedstad, hvor vi gjorde et længere Ophold. Vi fortsatte Rejsen noget over Middag og naaede over Randers, Hobro, Aalborg, Nørresund, Fjerritslev og Thisted, vort Bestemmelsessted. Strækningen Aarhus—Thisted (ca. 27 Mil) kørte vi igennem uden et eneste Ophold og uden at standse Motoren.

Nord for Randers bleve Vejene forholdsvis daarlige med dybe Hjulspor og løse Smaasten og Grus. Bedre Veje traf vi først paa, da vi paa Hjemturen, der foregik over Struer—Holstebro, var passerede Silkeborg. Paa Hjemturens første Dag naaede vi Odense og havde tilbagelagt 43 Mil. Næste Dag Kl. 1 var vi atter i København.

Paa vor Tur spejdede vi forgæves efter den Uvilje, der efter visse Folks Sigende skal eksistere mod Automobilismen hos den danske Landbefolkning. Vi mærkede den intetsteds, og allermindst paa den Egn, hvor vi opholdt os i flere Dage, og hvor en uskrømtet Interesse blev udvist for det geniale, moderne Befordringsmiddel. Mangen Agrar fik sig en rask Tur i Automobilet og var fra samme Øjeblik overbevist om, at Automobilismens Sejersgang — ogsaa i vort Land — ikke kan hindres.

I Jylland mærkede vi ikke hos Kuskene den paniske Automobil-Skræk, som man ser særligt i visse Egne af Sjælland, f. Eks. Odsherred. Kun naar vi mødte Kvinder paa Vogne var der Panik. Ved Thisted kom der os et Enspænderkøretøj imøde med 3 Kvinder, der sprang af Vognen ganske fra Sind og Sans. Den ene gik paa Hovedet i en Muddergrøft, og kom op ved Siden af de andre i en

sørgelig Forfatning. Vi havde straks standset Maskinen. Hesten slog ogsaa Tændingen fra og blev staaende ganske interesseret. Vor Chauffør trak Hesten et Stykke forbi Automobilet, og Kvinderne satte sig op, de to grinende af fuld Hals over deres uheldige Ledsagerske.

Det er nu een Maade at tage Sagen paa, men den ligger kun for det svage Køn. Mandfolk vil i Reglen gerne vise en Smule mere Mod, men Angsten for det ukendte tager i Reglen Pippet fra dem, saa at de ved deres dumme Adfærd gør Hesten meget mere bange, end den vilde blive, hvis den fik Lov til at passe sig selv.

„Vi Mennesker har i Almindelighed en i og for sig ganske naturlig Angst for det ukendte, men der er givet os — og for Resten ogsaa Dyrene — Evne til paa meget kort Tid at vænne os til det fremmede og nye, naar vi blot faar Lov at komme det nærmere paa Livet, for at se, at det hele ikke er saa farligt, men noget ganske ligefremt. Molboerne var, efter de gamle Historier, bange for det Ur, de fandt paa Landevejen. Vi andre er nu bange for Automobilerne". Saaledes talte en jydsk Landmand ved et Jagtselskab, hvor Talen faldt paa vor Automobil, og han tilføjede, „at der blot skulde komme 50 Automobiler for hver en, der nu kører paa Jyllands Landeveje, saa vilde Skrækken hurtig forsvinde, baade hos Mennesker og Dyr. De Heste, der ikke hurtigt, under Hænderne paa en koldblodig og dygtig Kusk, vænner sig til Automobiler, bliver ogsaa sky for en Vandpyt, et Stykke Papir eller en Vejrmølle, og er kun brugelige til at gaa i Hestegangen med Bind for Øjnene. Vi har kunnet faa vore Heste til at gaa forbi de hvæsende Damptærskeværk, forbi Lokomotiver og Damptromler, skulde vi saa opgive Ævret overfor den moderne, lydløse Automobil. Send os blot nogle flere paa Halsen."

Den jydske Landmand har Ret. Men saalænge vore Lovgivere (særligt Landboerne og en enkelt Jurist) ikke kan slutte sig til den Mands Meninger, saalænge kommer der ikke 50 Automobiler for hver en, der nu kører gennem Landet.

Stil os Automobilister lige med Landets øvrige Beboere. Giv os Lov til at færdes paa alle Veje til enhver Tid paa Døgnet under stræng Straf for dem, der kører hensynsløst, det vil da ikke vare længe før den danske Landmand, der staar saa højt i Kultur og Intelligents, vil sande den jydske Landmands Ord.

Hans Meyring.

Amerikanerne følger med Tiden.

Man ved, at Amerikanerne, om man saa maa sige, har Patent paa ekstraordinære Huse. Det sidste, der er bygget af disse entreprenante Folk, har en Højde af 10 Etager, hvilket dog i og for sig ikke er noget særligt overraskende i Amerika; men det frembyder en Ejendommelighed, som gør det fortjent til Omtale. Det sætter alle sine Lejere i Stand til at tage deres Automobil med op i Lejligheden.

Hvilket forlanger en lille Forklaring. Til hver Lejlighed hører der, foruden de Værelser, der er nødvendige for en overdaadigt udstyret Lejlighed, en Automobilremise med Chaufførværelse, samt et lille Reparationsværksted. I Løbet af faa Sekunder bringer en Elevator af vældige Dimensioner, Vognen, med samt Passagererne om Bord, op til en hvilken som helst af Husets Etager.

At man véd det: for at et Hus for Fremtiden kan siges at være udstyret med alle „Nutidsbekvemmeligheder", maa der i hver Etage findes følgende: Koldt og varmt Vand, Badeværelse, W.-C., Gas, Elektricitet, Støvsuger og Automobil.

(Côte Automobile).

Automobil & Skole.

Den ungarnske Kultus- og Undervisningsminister, *Lukaes*, har udsendt følgende Bekendtgørelse til alle Landets Skoleinspektører:

„Fra Landets Automobilister og fra de udenlandske Automobil-Turister bliver stadig ført Klager over, at Chauffører og Motorvogne bliver generede, og at Glas, Søm og store Sten kastes paa Vejene, saaledes at ikke alene Passagererne kommer til Skade, men ogsaa de værdifulde Vogne lider Overlast.

For at afhjælpe dette Misforhold retter jeg den Opfordring til d'Hrr. Skoleinspektører, at paalægge samtlige Elementar-Skolelærere i de respektive Distrikter, at de i Skolerne oplyser Børnene og udenfor disse Befolkningen om, at Automobilet er et anerkendt Trafik- og Befordringsmiddel, og at Automobilisterne fremmer Samfundsvelstanden, og saaledes ikke skader, men tværtimod gør Nytte, ved at Fremmed-Trafiken ophjælpes i saadanne Distrikter, hvor der ikke tidligere viste sig nogen velhavende Rejsende.

Der maa derfor arbejdes henimod, at Automobilisterne i Stedet for at møde Uvilje, modtages velvilligt og i givet Tilfælde hjælpes, hvad der ikke alene vil gavne i al Almindelighed, men ogsaa de enkelte Medlemmer af Samfundet."

Saaledes tager man Hensyn til Automobilister i Ungarn!

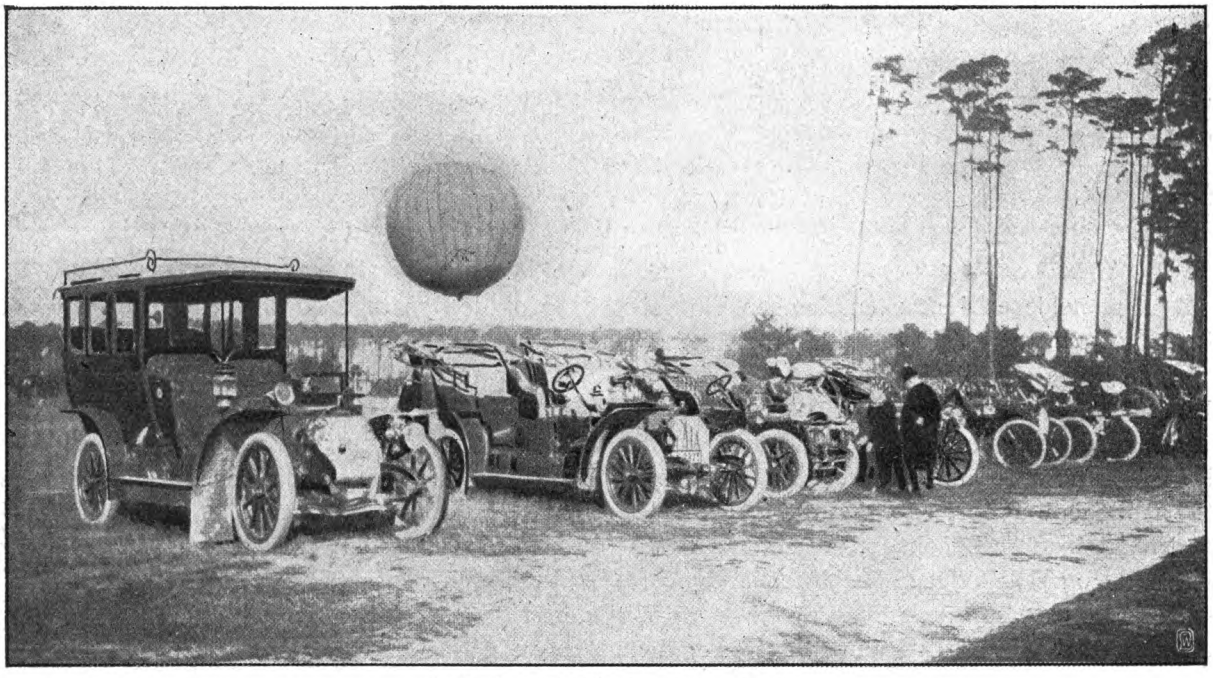
Luftskipper-Ugen i Berlin.

„Berlinerforeningen for Luftsejlads“ holdt fornylig sit 25 Aars Jubilæum, og i den Anledning blev der i Berlin foranstaltet en hel „Luftskipper-Uge“ med Middage, Foredrag, Diskussion o. s. v.

Hovedbegivenheden, eller i hvert Fald den, der vakte den største Opmærksomhed blandt det store Publikum, var dog den Ballonforfølgelse pr. Automobil, som fandt Sted Onsdag den 10. Oktober.

Derfor nærer de udenlandske Militærmyndigheder ogsaa meget stor Interesse for disse Forsøg, og ved Ballonforfølgelsen i Berlin havde Krigsministeriet da ogsaa stillet en af de fire Balloner til Disposition, og givet Tilladelse til, at Forfølgelsen udførtes af 17 af det „Frivillige Automobilkorps“s Automobiler.

Om selve Forfølgelsen faar man bedst et Begreb

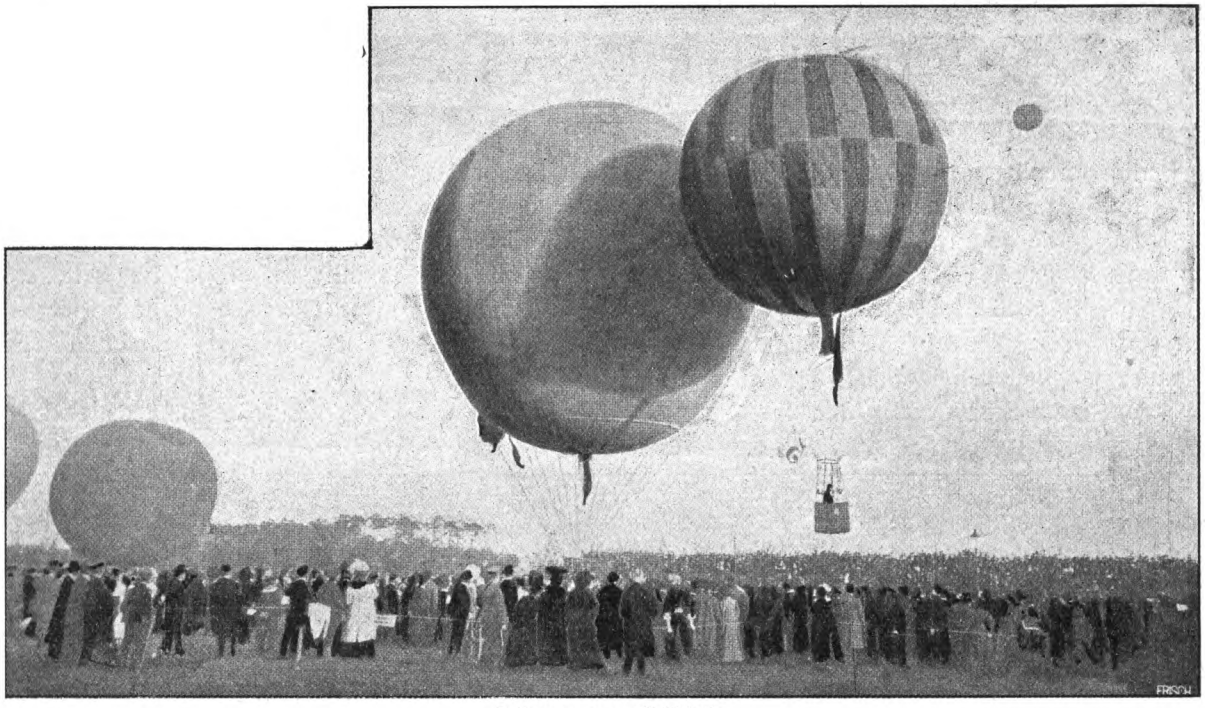


Forfølgelsesautomobilerne venter paa Start.

Man vil let indse, hvor overordentlig stor militær Betydning, disse Ballonforfølgelser har: med den rastløse Udvikling af den moderne Luftsejlads, er der ikke nogen Tvivl om, at Ballonen og Flyvemaskinen vil blive anvendt efter stor Maalestok i den første kommende Krig. Men det er godtgjort, at selv almindelige Balloner uden Motor ved jævn, stærk Vind (paa 6 à 7 m. i Sek.) med Lethed bevæger sig med en Hurtighed af 40—50 km. i Timen og derover. Ved saa store Hastigheder er det ganske udelukket, at noget andet Befordringsmiddel end netop Automobilet skulde være i Stand til at forfølge og indhente Ballonerne for at opbringe dem ved deres frivillige eller ufrivillige Nedstigning.

gennem den Beskrivelse, som Fredy Budzinski har leveret i „Automobil-Welt,“ og som vi i det følgende gengiver:

„Som det bør sig en samvittighedsfuld Redaktion, havde vi ogsaa begivet os til Tegel for at overvære den store Begivehed „Ballonforfølgelsen pr. Automobil“. Da vi Onsdag Middag kom til Tegel omtrent Kl. $11^1/_2$, blev den første Ballon netop bragt ud af Ballonhuset til Skydepladsen i Tegel. Vejen, som fører fra Skydepladsen til Ballonhuset, var tæt besat med Automobiler. I lang Række holdt Drosker, Luksuskøretøjer og „Forfølgelses-Automobilerne“ paa Vejen. Det vrimlede med Uniformer af alle Vaabenarter; thi i første Række gjaldt det jo om at bevise, at et Automobil i Krigen er i



Ballonerne gaar til Vejrs!

Stand til at holde en Luftballon Stangen. Forfølgelses-Automobilerne var forsynede med Standere af samme Farve som de Flag, der var fæstet paa Ballonerne. Den første Ballon havde hvidt Flag. Kort før dens Opstigning startede Vognene med de hvide Standere, efter at en Prøveballon havde angivet Retningen mod Nordvest. Præcis Kl. $12^1/_2$ steg den kæmpestore Ballon op, hilst af Mængdens Hurraaraab, og slog ind paa Retningen efter Fehrbellin. En Del af Vognene fulgte Vejen over Spandau, andre over Tegel. To Minutter efter steg den næste Ballon op i samme Retning. Vi var netop i Begreb med at gøre vore Notitser over det passerede, da Verdensmesteren Robl's bekendte Stemme lød i vort Øre. Den berømte Væddeløber maa være tilstede ved alle automobile Begivenheder, efter at Firmaet Adam Opel har foræret ham en 50 HK. Vogn. Da vi nu stod og ventede paa den tredje Ballons Opstigning, spurgte Robl: „Skal vi se, om vi kan fange en?" Vi var jo ikke særlig forberedt paa en Ballon-Forfølgelsestur, men besluttede dog straks at modtage Tilbudet, og da den tredje Ballon steg tilvejrs, kørte vi afsted i Retningen Tegel—Harmsdorff.

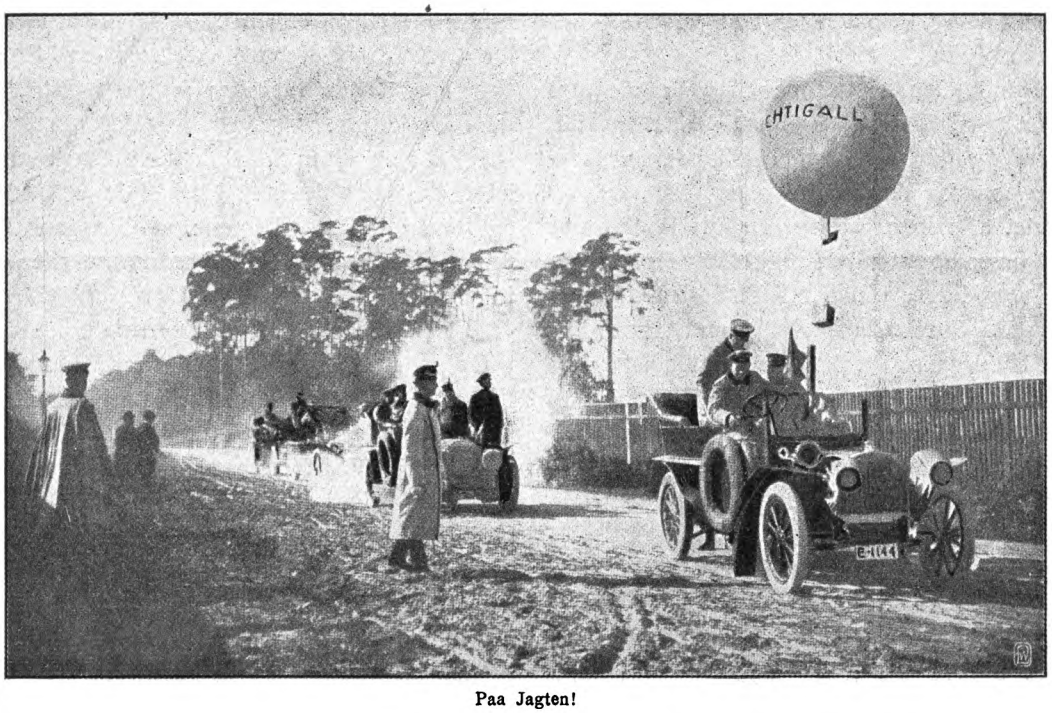
Ad de belemrede Veje kunde vi ikke køre særlig hurtigt, men saa snart vi fik fri Bane, gik det rask fremad. Ballonen saa vi som et lille bitte Punkt ude i Nordvest. Vort Kendskab til Vejen hjalp os dog snart til at finde den lige Chausse til Oranienburg. Som man jo ikke kunde vente det andet af en Væddeløber, lod Robl Vognen løbe paa den lige Landevej med fuld Hastighed. Paa et Øjeblik havde vi indhentet flere med Officerer besatte Vogne og styrede ad Oranienburg til. Ballonen svævede stadig til venstre for os langt borte. Vi besluttede at køre til Kremmen. Bag Oranienburg drejede vi til venstre, men efter et Par Kilometers Kørsel kom vi ind paa en overordentlig sandet Markvej. Vognens vældige Maskine arbejdede med fuld Kraft for at bane sig Vej gennem Sandmasserne. Det lykkedes udmærket, thi Vognen bevægede sig stadig i et Tempo af 50 km., indtil vi naaede Chausseen til Kremmen. Situation blev stadig mere kritisk; vi var kommen Ballonen meget nær og skønnede Afstanden mellem den og os til ca. 10 km. Da opdagede Robl Sporene af et Automobil, og af Frygt for, at denne Vogn skulde naa før os til Landingsstedet, gav han fuld Gas. Vognen fløj afsted i rasende Fart, men pludselig fandt vi det Automobil, vi forfulgte, staaende ved en Korsvej. Vi standsede noget forbløffede, thi vi opdagede. at vi, ligesom vor Forgænger, var kommen paa en fejl Vej. Vi spurgte en Haandværkssvend, om han ikke havde set en Ballon? Han svarede „jo" og pegede i Retning af Fehrbellin. Vi vendte om og kørte i Retningen ad Kremmen til. I Krem-

men spurgte vi alle Bønderdrengene, om der var kørt et Automobil forbi, og om de havde set en Luftballon. De svarede „ja“ til begge Dele og viste os hen i Retningen til Fehrbellin. Chausseen fra Kremmen til Fehrbellin var udmærket, men vi gjorde desværre den Opdagelse, at en anden Vogn allerede var kørt denne Vej før os. Derfor „fuld Kraft“ fremad! Pludselig ser vi langt ude en Støvsky; det kunde kun være et Automobil. Vor Opelvogn fo'r ned ad Bakkerne i et Tempo af over 100 km. og indhentede snart Automobilet foran os. Denne Vogn, der ligeledes hørte til Forfølgelsen af „Lærken,“ kørte meget hurtigt; men Robl havde ingen Ro, han maatte forbi den. Med Hænderne krampagtig fattende om Styrehjulet, med Hovedet med den store, energiske Næse dukket fremad, fo'r han ind i Støvskyen. Et Øjeblik Bælgmørke — saa var vi forbi.

I Fehrbellin sagde Folk os, at der allerede var passeret flere Vogne, som var kørt i Retningen af Neu-Ruppin. Ballonen svævede dog mere til venstre og vi besluttede at tage vor Vej efter Retningen af Friesack for at naa en god Chausse. Da vi var kommen ind paa vanskelige Markveje, vendte vi om i Landsbyen Lenzke, kørte tilbage til Fehrbellin, derefter omkring Rhinluch til Manker, og saa nu pludselig Ballonen temmelig nær ved os. I Løbet af et Par Minutter opdagede vi, at Ballonen dalede med rasende Fart, men Skoven dækkede den snart fuldstændig, og vi var atter henvist til vor Orienteringssands. Efter at vi endnu en Gang var kørt vild, naaede vi Wusterhausen og hørte af Beboerne, at et Automobil et Par Minutter i Forvejen havde passeret Stedet og var slaaet ind i Retningen efter Kyritz. Da Ballonen efter vor Mening maatte være dalet i denne Retning, fulgte vi Vognen, og lidt udenfor Wusterhausen saa vi Automobilet sidde fast i Sandet.

Vognen var tom, men omtrent 300 m. fra den laa Ballonen omgivet af talrige Officerer. Vi gik hen til Landingsstedet og erfarede, at Hr. de la Croix 25 Minutter efter Ballonens Fald havde naaet Landingsstedet. Vognen havde han maattet lade staa 300 m. tilbage, fordi han ved Indrykningen havde ødelagt første Hastighed. Hr. de la Croix havde dog naaet Maalet, og som han selv sagde, havde han ogsaa ventet sig det af sin Protos-Vogn. Han gav sig selv Skylden for, at Gearet var ødelagt; thi af Frygt for ikke at naa Ballonen i rette Tid havde han ikke været opmærksom nok.

Hr. de la Croix blev altsaa Sejrherre, men alligevel er vi stolt over at have været med til at fange „Lærken“; thi foruden Hr. de la Croix's „Protos“ lykkedes det ikke nogen anden Vogn at naa en af de opstegne Balloner.“



Paa Jagten!

Franske Automobil Garager.

(Efter Allgemeine Automobil Zeitung, Wien.)

Automobil Garager kan inddeles i 4 Klasser (og dette gælder ikke udelukkende om de franske) dels efter det Øjemed de tjener til, og dels efter Automobilejerens Stilling, nemlig:

A) Private Garager, som tjener til Opbevaring af en eller flere Vogne for en Selvejer.

B) Offentlige Garage-Etablissementer til Brug for Kunder, som stiller deres Køretøj derind.

C) Kommercielle Garager, som indehaves af Firmaer eller Selskaber, der driver automobil Last- eller Persontransport.

D) Hotel-Garager i Provinsen, som er bestemte til foreløbig Anbringelse af Turisternes Automobiler.

A). Private Garager.

Denne Klasse eksisterer nu kun paa Landet, da enhver Automobilist i Paris gør langt bedre i at stille sit Køretøj ind i et af de talrige Special-Etablissementer, som vi senere skal omtale. Kun i Udkanterne af Byen eller paa Landet træffer man derfor paa den egentlige private Garage, som for det meste ikke er andet end et med det nødvendigste Værktøj udstyret Skur, saafremt det drejer sig om en mindre velhavende Automobilist, som kun ejer een Vogn.

Hvis vedkommende Automobilist ejer et større Antal Vogne, er Garagen sædvanlig udstyret lidt righoldigere, og har en eller flere Undersøgelsesgruber, Drejebænk, Skruestikke o. s. v.

Forraadet af Benzin bliver som Regel opbevaret i en eller flere Staaltønder, og bliver lagret i en Hvælving, som ligger i nogen Afstand fra Garagen og er muret af Sten, Cement eller andet brandfrit Materiale. Kun ganske enkelte Automobilister opbevarer Benzin i underjordiske Metalbeholdere, hvis Røraabninger er forsynet med et fint Traadnet ligesom paa Davys Grubelampe. Ved Hjælp af Lufttryk bliver Benzinen pumpet ud af Beholderen.

B). Offentlige Garager.

Samtidig med Automobilismens fremadskridende Udvikling i Frankrig, har Garagevæsnet, specielt i Paris og de omliggende Forstæder saasom Neuilly, Passy, Levallois, antaget uanede Dimensioner, og paa lignende Maade forholder det sig i større Byer, Lille, Bordeaux, Lyon og mange andre, samt paa Badestederne.

Imellem Pariser Garagen og Provinsens er der ikke saa liden Forskel. Selv om Pariser Garagerne ikke helt forsømmer Salget af nye Vogne og Reservedele, saa har de dog deres Hovedforretning ved de Vogne, som stilles ind hos dem, og ved Istandsættelsen af samme, hvorimod Garagerne i Provinsen ogsaa befatter sig med Repræsentation og Salg af de inden- og udenlandske førende Mærker. Paa Grund af den overordentlig høje Lejeafgift maa endvidere Garage-Ejerne i Paris, saaledes som Tilfældet ogsaa er i de fleste evropæiske Millionbyer, leje flere Etager af samme Bygning; som Eksempel kan nævnes, at Pariser Garagerne Bour, Paris-Automobile, Notre-Dame, Friedland og andre optager hele Huse. Vognens Befordring op til de højere Etager sker enten ved Hjælp af hydrauliske eller elektriske Elevatorer eller ogsaa ved Hjælp af et Skraaplan. I Midten af hver Etage befinder sig (nøjagtig som paa Ranger-Banegaardene) en Drejeskive, for let og bekvemt at kunne bringe ethvert Automobil paa Plads i en hvilken som helst Retning. I Stueetagen ligger at stort Rum, som udelukkende anvendes til Værksted og Eftersyn af Vognene. Dette Rum er som Følge heraf udstyret med Undersøgelsesgruber, elektrisk Lys, mekanisk Drivkraft og er fuldstændig komplet monteret med alt nødvendigt Værktøj. Her foretages Undersøgelse og Reparation af Vognene af Garagens Personale under Opsyn af dygtige Værkførere eller endog af Ingeniører.

I Almindelighed bliver Vognene holdt rigtig godt i Orden i Garagerne, dog foretrækker de fleste Ejere af Luksuskøretøjerne at lade deres egen Chauffør arbejde ved Vognen.

Naar en Vogn efter endt Tur kommer tilbage til Garagen, bliver den først bragt ind i en Gaard, hvor Rensning af Karosseri og Hjul gaar for sig. Disse Dele bliver rensede enten ved Hjælp af en Bruser eller en Svamp. Iøvrigt bruges i den sidste Tid en ny opfunden Maade, som i Hovedtrækkene bestaar deri, at Svampen monteres direkte paa en Bruser, saaledes at Vandet, der til Stadighed løber

igennem den, altid holder den ren. Naar alt Snavs og Støv er grundig fjærnet, bliver Hjulene tørrede af med bløde Uldstykker. Derefter bliver Metaldelene overstrøgne med Pudsepomade og gnedne blanke, Lanternes Linseglas pudsede og Beholderne forsynet med nyt Karbid.

Hvis man til Belysning benytter Beholdere med sammenpresset Gas, bliver den tomme Beholder erstattet med en ny. I de fleste franske Garager finder man Calcium Karbid afløst af saadanne Beholdere, som indeholder den færdige Gas opløst i Aceton.

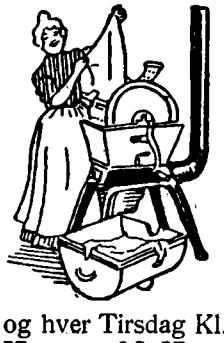
Benzinforraadet er ikke i nogen Garage større end mellem 2—500 Liter, som opbevares i forseglede Blikkander à 5 eller 10 Liters Indhold. Byens Autoriteter mente endogsaa, at dette Kvantum var for stort, og omgikkes en Tid lang med Planen om, at Garagerne skulde indregistreres imellem „Etablissements classés;" med dette Udtryk betegnes i Frankrig saadanne Lokaler og Bygninger, ved hvilke den offentlige Sikkerhed eller Beboernes Sundhed bliver bragt i Fare, og som derfor maa indrettes efter strenge, hygiejniske Forskrifter, respektive opføres paa et isoleret Sted.

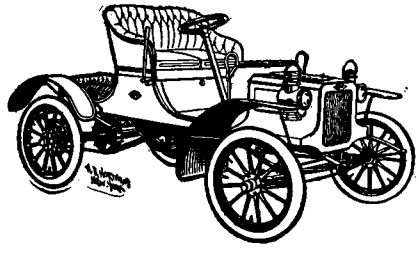
Virkeliggørelsen af denne Plan vilde have betydet det samme som en fuldstændig Tilintetgørelse af Pariser Garagerne, som saa godt som alle ligge paa meget befærdede Strøg, bygget ind imellem andre Huse.

Til Garageejernes Ros maa det dog siges, at Ildebrande, paa Grund af overordentlig Forsigtighed og strenge Forbud om at nærme sig Vognene eller Benzinbeholderne med aabent Lys, har været yderst sjældne. Da Benzindampe paa Grund af deres Tyngde holder sig nede ved Jorden, saa er alle ikke lukkede Lamper i Garagen anbragte i en saadan Højde, at de befinder sig ovenover den farlige Zone. De Lamper, som hænger i Loftet, er almindelige elektriske Buelamper, undertiden ogsaa Bardons eller Janduslamper. Ved Siden af disse tjener Glødelamper til direkte Belysning af Filebænkene, som sædvanlig er anbragte tæt ved Vognenes Pladser. Glødelamperne er anbragte midt imellem Loft og Gulv, og undertiden omgivet med et Traadnet.

BEDST ER
GLORIA
MOTORCYLINDEROLIE
GEORG NORHOLT - KØBENHAVN

Tegn Abonnement paa
MOTOR
1 Kr. 25 Øre Kvartalet — 20 Øre pr. Nummer

Den bedste Damp-Vaskemaskine er

„Hafnia"
som vises i Virksomhed hos Eneforhandlerne:
hver Mandag Kl. 1
Østerbrogade Nr. 6
Chr. Jeppesen,
og hver Tirsdag Kl. 1
Nørrevold Nr. 12 Semler & Matthiassen.

Reo Automobiler

8 HK 1 Cylinder
16 HK 2 —
Bedste amerikanske Fabrikat
Generalagenter for Skandinavien:
Simonsen & Nielsen, Bredgade 33

Imellem de fornylig opfundne Garageindretninger skal ogsaa omtales et Apparat, som er bestemt til holde Vognen svævende et Stykke over Jorden for at skaane Luftringene, det er Rièvets Garagesko (Patingarage) og bestaar af 2 dobbelte Stykker, som forneden bliver holdt sammen ved Forbindelsesstykker. Til ethvert Hjul hører en saadan Indretning, denne støtter Fælgene over Luftringene uden at røre disse, og hæver hele Køretøjet i Vejret.

Det hidtil anførte gælder nærmest kun om Benzinvogne, som i Frankrig er den mest udbredte Vogntype, dog paatager Garagerne sig ogsaa Reparationer af Dampvogne, og er forsynet med den nødvendige Udstyrelse til at istandsætte f. Eks. en Serpollet.

Derimod er Elektromobilet saa godt som udelukkende at finde i Paris. Ja, det er ogsaa meget almindeligt der, og man ved at sætte tilbørlig Pris paa dets lydløse og elastiske Gang,

Garagerene for Elektromobilet adskiller sig i væsentlig Grad fra de ovenfor omtalte, ganske vist finder Rensning og Opbevaring Sted paa samme Maade, men Reparationsafdelingen indtager her en langt ringere Plads, da den mekaniske Del ved et Elektromobil ikke paa langt nær behøver saa meget Tilsyn, som Akkumulatorbatterierne. Den Art af Garager har ogsaa en Ladestation til Opladning af Vognenes Batteri. Da Ladningen sædvanligvis kun varer 4—6 Timer, kan som Følge heraf de hertil indrettede Pladser være mindre i Antal end Vognenes, og alt efter Garagernes Størrelse kan man klare sig med 6-10 Ladestationer. Strømmen bliver enten ved Hjælp af en Transformator taget fra det nærmeste Elektricitetsværk eller ogsaa fra et eget elektrisk Anlæg, som bestaar af en Dynamo, der drives af en Benzin-Motor. Pariser Garager for Elektromobiler er udelukkende knyttede til de Fabrikker, der producerer elektriske Vogne og raader derfor over den tilbørlige Udstyrelse og over et skolet Personale.

C). Kommercielle Garager.

I Sammenligning med den udstrakte Anvendelse som Automobilet har faaet i Forretningstrafikken i England og Amerika, bliver Forretnings-Automobilet endnu kun brugt i meget ringe Maalestok i Frankrig, for Øjeblikker findes der i hele Frankrig næppe 10 Firmaer, som betjener sig af Automobiler til Forretningsbrug. Hvad nu disse Firmaers Garager angaar, saa ligge disse for det meste udenfor Paris og sædvanligvis paa Steder, hvor vedkommende Fabrik allerede i Forvejen ejer Grunde og Bygninger.

Som Følge deraf er de Lokaler, der bliver anvendt dertil, heller ikke byggede med Henblik paa Automobilet, men senere indrettede dertil saa godt det lod sig gøre.

MOTOR-BENZIN

i alle Kvaliteter — bedst og billigst hos

A/S Nordisk Benzin-Compagni,

Nørrebrogade 30. — København N. — Telefon 6958. — Statstelefon 20.

WOLVERINE

Baade-Motorer

fra 3 HK. til 200 HK.

Løber nu ligesaa godt og fuldt saa kraftigt med

Petroleum

som med Gasoline.

Elektrisk Tænding

Øjeblikkelig Igangsættelse.

Da Petroleumen bliver perfekt fordampet ere Motorerne renlige og paalidelige. Alle 4 Takt Motorer fra 12 til 200 HK. ere selvstartende

WOLVERINE MOTOR WORKS

VED H. JACOBSEN

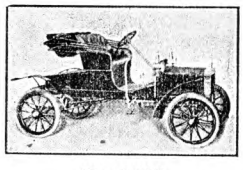
VESTERVOLDGADE 109, KØBENHAVN K.

Telefon Nr. 3377. Telegram-Adr.: „Wolverine".

Sensation!

Fordvogn — 4 staaende Cylindre — c. 15 HK — i høieste Grad driftssikker.

Til 2 Personer.



Ringe Benzinforbrug.

Kr. 2700.

Billigste og bedste Vogn paa Markedet.

Fabr. Para. 4 Grundtvigs Sidevej. Telf. H. 13.

For at opnaa en økonomisk Drift, hvilket jo er det, som det i første Linie kommer an paa, maa man gaa frem paa en planmæssig Maade, og med den største Omhyggelighed.

Garagerne maa indeholde alt Reparationsmateriale og Værktøj for at man selv kan foretage sig det nødvendige ved Vognenes Istandholdelse, og kun i yderste Tilfælde behøver at sende Vognen til Fabrik.

Sædvanligvis anvender man følgende System:

Hver af Vognstyrerne modtager hver Morgen en Notebog, hvori han opfører alle de Mangler, som han i Løbet af Dagen bemærker ved sin Vogn. Før han kører bort, undersøger han grundigt sit Køretøj og bekræfter, naar intet usædvanligt foreligger, dette ved sin Underskrift paa et specielt Skema. Om Aftenen mellem 7—10, naar Vognen kommer hjem, afleverer Vognstyreren sin Notebog, og naar intet er bemærket i den for nærværende Dag, begynder man med at vaske Vognen af, hvilket sker udvendigt med Vand, indvendigt ved de mekaniske Dele med Benzin. Den brugte Olie bliver tømt af og erstattet af frisk, Motoren bliver prøvet, og derefter bliver Vognen ført ind i den egentlige Garage, hvor den forbliver Natten over. Her er der truffet meget omfattende Forsigtighedsregler imod Brandfare. Et ret stort Kvantum Sand og nogle Ildslukningsapparater er til Stede, saaledes at enhver Ildebrand kan kvæles i Fødslen. En Nattevagt gaar hver halve Time en Runde i Garagen, og automatiske Brandallarmeringsapparater er anbragte overalt.

Saafremt en Reparation er nødvendig, naar Vognen kommer tilbage, bliver den enten udført straks eller Dagen efter, alt eftersom der endnu samme Aften eller Nat er Tid nok dertil eller ej.

Benzinforraadet overstiger ikke 200 Liter, som bliver opbevaret i 10 Liters Dunke.

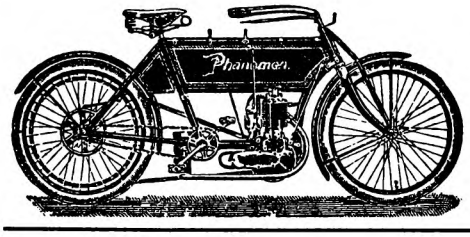
Der bliver draget særlig Omhu for Vedligeholdelsen af Gummiringene, hvilket er en af de største Udgiftsposter. Mange Firmaer har afsluttet en Kontrakt med Luftringefabrikanterne angaaende Vedligeholdelsen af Luftringene, medens andre selv foretager Reparationerne. I sidste Tilfælde har de en tilsvarende Indretning til Vulkanisering med Dampvarme.

Opvarmning af Garagerne er ikke af saa stor Betydning i Frankrig som i Lande med strengere

AUTOMOBILASSURANCE

— Billigste Vilkaar. —

Henvendelse til Kaptajn H. Block, „Dansk Automobilselskab", Børsgade 8, Telefon 9879, eller Ingeniør F. Schmitto, Westend 11, Telefon 312 x, Vester.

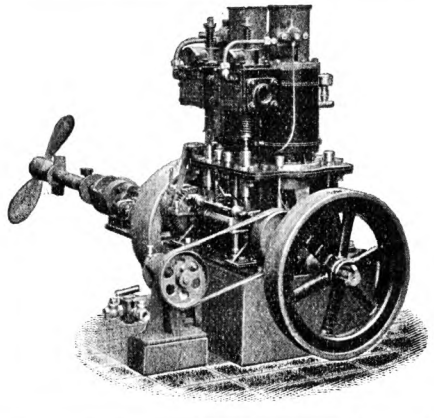


Vesterbrogade 20 **F. BÜLOW** København B.

PHÄNOMEN-MOTORCYCLER

ANERKENDT BEDSTE FABRIKAT

LAGER AF DÆK OG SLANGER



PETROLEUMSMOTOREN

P. Jørgensens Maskinfabrik **DAN** Bragesgade 10 København L.

Skibs- og Landbrugsmotorer

Bedste og sikreste Drivkraft

Solgt 1400 Stk. i Ind- og Udlandet

Klima. Ganske vist har de fleste Garager Centralvarme, men dette er dog mere for Kundernes og Personalets Bekvemmelighed end for at forhindre, at Vandet fryser i Beholderne og Cylindrenes Vandkapper.

D). Hotel-Garager.

Disse bestaar i Frankrig for det meste af et Halvtag, forbeholdt Automobilerne; sjældnere er en Undersøgelsesgrube til Stede; derimod er i alle Hoteller saavel Olie som Benzin for Haanden.

De store Hoteller i Paris, ved Rivieraen og andre Badesteder er imidlertid bedre forsynede, og har som oftest en fast ansat, egen Chauffør, som er i Besiddelse af det nødvendige Værktøj til Reparation af Vognene, samt staar til Disposition for Hotelgæsterne mod en Betaling af 1 eller 2 Franc pr. Time.

Vognenes Opstalding er i al Almindelighed fri, men som Regel forsømmer Hotelværterne dog ikke, ved længere Ophold, at skrive Pladsleje paa Regningen.

Statistik over Ulykker.

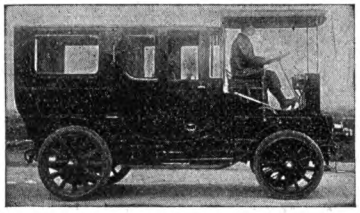
Fra det berlinske Politi foreligger der en interessant Statistik over Ulykkestilfælde ved Kørsel i Berlin. 3177 Sporvogne, 8029 Drosker og 1270 Automobiler foraarsagede i 12 Maaneder ialt 2413 Ulykkestilfælde. Deraf hidrørte 1985 fra Sporvognene, 396 fra Droskerne og kun 32 fra Automobilerne.

I Forhold til Køretøjernes Antal, vil Tallene se saaledes ud: $62{,}_5$ % Ulykkestilfælde er foraarsaget af Sporvognene, $4{,}_{93}$ % af Drosker og kun $2{,}_{42}$ % af Automobiler. Denne Statistik vises, at Automobilerne ikke engang har forvoldet Halvdelen af de Ulykker, som Droskerne har foraarsaget.

Statsregeringen i Tyskland stiller sig derfor ogsaa overordentlig velvillig overfor Automobilismen, medens her i Danmark Automobilisterne udenfor København som bekendt slet ikke maa køre efter Solens Nedgang, og heller ikke paa Sogneveje, ligesom den afgørende Myndighed er lagt i hvert enkelt Amtsraads Haand.

Dansk Automobilselskab

24 HK.
Turist-Automobil.
12000 Kr.



11 Personer.
Ringe Benzinforbrug.
12000 Kr.

Automobiler til større og mindre Selskaber **udlejes** efter fast Takst. Forskellige Typer. Automobiler anvises til Salg.

Telefon 9879 & 17740 x.

Børsgade 8. — København K.

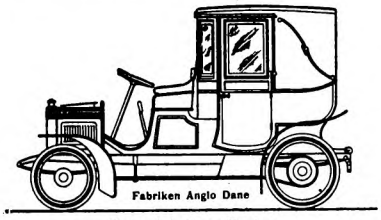
Herved tillader jeg mig at meddele, at jeg har aabnet en Afdeling, forsynet med ganske nye Maskiner for

Vulcanisering

af Flænger og Revner i Dæk og Slanger. Ethvert Dæk, hvor Gummien ikke er sprød, kan rep. og blive udmærket brugbart igen. Enhver Dimens. behandles, lige fra $1^1/_2$—5″. Send Deres Dæk og Slanger til mig, og der vil omgaaende blive Dem tilsendt et Brevkort med bestemt Pris paa, hvad Reparationen vil koste.

Helsingørs Automobil-Forretning,

Ingeniør V. Nielsen.



Patent i flere Stater.

Vore Vogne har, foruden den Fordel at være dansk Fabrikat, mange andre: billigste Drift, nem Betjening, manøvrerer bedst, er driftsikre, kræver ingen Fagkundskab. Vi tillader enhver Køber at forsøge om noget Maskineri kan ødelægges ved Fejlgreb. Men vil De opnaa disse Resultater og Fordele, kan De kun benytte Vogne fra

Fabriken „ANGLO DANE", **H. C. Frederiksen & Søn**

Roskildevej 39, Kbhvn. F. **Telf. Valby Nr. 7.**

F. SCHMITTO

Cand. polyt.

Raadgivende Ingeniør for Automobilteknik.

Raad og Vejledning gives ved Indkøb af Vogne, Afbremsning af Motorer og Startning af Automobillinier.

WESTEND 11 — KØBENHAVN V.

Telefon Vester 312 x.